Carátula

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierto el acto.

(Es la hora 17 y 8 minutos.)

La Comisión de Medio Ambiente del Senado da la bienvenida, con muchísimo gusto, a la delegación de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande, a quienes le cedemos el uso de la palabra.

SEÑORA PEREIRA.- Les agradecemos por habernos recibido. El objetivo de esta solicitud de audiencia tiene que ver con la ampliación del puerto de La Paloma. Quienes me acompañan, que seguramente se van a presentar mejor de lo que puedo hacerlo yo, son vecinos de La Paloma Grande y se reúnen desde hace muchísimos años con el fin de encontrar proyectos que se puedan promover en la zona. La preocupación más grande que tienen actualmente refiere a los cambios que se van a producir en torno al puerto de La Paloma. Este puerto se construyó hace muchísimos años pero se encuentra casi inoperante y se piensa hacer un giro radical en lo que respecta a su actividad económica.

Voy a dejar a la Secretaría una presentación de esta Unión de Vecinos -que hoy está representada por cuatro vecinos, pero se compone de trescientas o cuatrocientas personas-, donde figuran las distintas instancias que hubo en torno a este puerto. En enero de 2012, por iniciativa de los Ministerios de Deporte y Turismo, Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Rocha se suscribió un convenio e los efectos de permitir la salida de 250.00 toneladas por el puerto de La Paloma. Esto implica una reestructura vial muy grande y un cambio en lo que significa el puerto en sí mismo. Lo que se plantea aquí, además, no es solamente una salida para la madera, sino que también en el futuro vaya a salir el grano, se transforme en un puerto para los buques de alto calado en lo que respecta a la pesca y se utilice, según hemos escuchado, para las actividades de exploración petrolera y también en la actividad del turismo de cruceros.

Estamos en esta Comisión porque hemos tocado todas las puertas del ámbito del Poder Ejecutivo, desde noviembre de una manera más formal y con anterioridad más informalmente. Hemos tenido conversaciones en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; en el Ministerio de Turismo y Deporte; en el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente; en la Intendencia, y en la Alcaldía porque como vecinos entendemos que, en lo que respecta a los derechos y garantías, se nos ha atropellado: se nos ha impuesto un proyecto de ampliación del puerto -poniendo la carreta delante de los bueyes- sin un estudio de impacto ambiental detrás.

Evidentemente, las normas son para interpretar. El decreto reglamentario de la ley de impacto ambiental tiene una lista enunciativa y nosotros entendemos que tal vez podría ir por dos incisos, ya sea por la modificación del puerto o por la reestructura vial, que supera los diez quilómetros. Pero, en un Estado de Derecho, democrático, que se jacta de tener cierto orden, sería incongruente con una política ambiental que un proyecto de esta envergadura comenzara a operar sin un estudio de impacto ambiental. Nosotros aspiramos a que por lo menos se prevean los posibles impactos, se piense en medidas de mitigación, se busquen medidas compensatorias y se tenga una previsión de los hechos, lo que hasta este momento se ha negado por un tema de interpretación de normas o, tal vez, de voluntad política.

Ese es el gran objetivo por el cual estamos golpeando esta puerta.

SEÑOR DELL'ACQUA.- Mi nombre es Miguel Dell'Acqua, vivo en La Paloma, soy docente, trabajo en el liceo de la zona y pertenezco a esta Unión de Vecinos desde sus inicios.

En primer lugar, quiero aclarar que esta Unión de Vecinos no surgió a partir de este último proyecto, sino que en realidad se conformó allá por el año 2003, cuando se quiso transformar a La Paloma en una terminal maderera, con aquel proyecto de los chilenos, etcétera. En aquel entonces el Ministro de Transporte y Obras Públicas era Lucio Cáceres y el proyecto surgió ya en la última etapa del mandato, y finalmente quedó trunco. En su momento nos movilizamos para plantear nuestras discrepancias con aquella idea y quedamos conformados como Unión de Vecinos para seguir trabajando, sobre todo, en la elaboración de propuestas. Nosotros sentíamos que iban a seguir lloviendo ideas para el lugar y, si no teníamos propuestas, iba a ser difícil contrastar lo que queríamos

con todas esas iniciativas. Entonces, elaboramos un proyecto, al que denominamos “Proyecto Nautilo” y que habla de un puerto de otras características.

Nosotros pensamos en el puerto de La Paloma como un puerto pequeño -como ya fue hecho mal desde el comienzo, tiene problemas endémicos, estructurales, es un puerto que se aterra y continúa aterrándose pese a las obras que recientemente se han hecho; luego nos referiremos a este tema- y por ser relativamente pequeñísimo, el proyecto tiene en cuenta esas dimensiones y también la actividad de la zona: turística, pesquera y demás. Fue así que fuimos presentando ideas.

Nosotros vivimos en la zona de Cabo Santa María. Me gustaría recalcar algunas cuestiones que tienen que ver con lo que es hoy este lugar donde viven cinco mil habitantes aproximadamente y cuya población ha tenido un crecimiento sostenido, incluso en épocas de crisis donde el departamento perdió población. Quiero resaltar que Rocha ha perdido población.

Los lugares que han aumentado su población son La Paloma, que siempre ha recibido gente -aun en tiempos de crisis-, y el Chuy, que siempre crecido por estar casi con un pie fuera del departamento.

Somos cinco mil habitantes que vivimos en una situación relativamente tranquila donde, por ejemplo, la inseguridad no aparece entre las principales demandas de la población y la seguridad en el tránsito no figura como uno de los principales problemas de la zona. Hay una calidad de vida que la gente disfruta y que añora cuando se traslada a la ciudad.

Como Unión de Vecinos, nuestro principal desafío ha sido pensar en cómo hacer para que el desarrollo -obviamente, el lugar continúa desarrollándose, incluso el turismo genera cambios e impactos- y los cambios que se van dando no alteren la calidad de vida. Por supuesto que todas las actividades tendrían que estar bajo la lupa del análisis, del estudio para que eso no se trastoque.

En este caso hay un proyecto puntual, unas ideas concretas que tienen que ver con el destino de este puerto. Hoy día, la actividad que está sobre la mesa, es la madera. Lo de multipropósito es una declaración que, en realidad, puede agrandar el problema porque implica un cambio más grande aun para el lugar.

Actualmente, la actividad desarrollada en el puerto es la que tiene que ver con la pesca y los yates y veleros -el puerto está completo, no tiene amarras-; eso por un lado.

Por otra parte, este tema nunca nos queda del todo claro porque hay mensajes contradictorios a su respecto. Por ejemplo, el proyecto del puerto de aguas profundas surge luego del asunto relativo a La Paloma. Entonces, muchas veces se ha manifestado -incluso, por parte de autoridades- que lo de la madera sería transitorio porque una vez que esté el puerto de aguas profundas, todo se trasladaría a ese lugar. Incluso, algunas autoridades del Ministerio de Turismo han dicho que La Paloma quedaría como un puerto recreativo y deportivo, que es lo que nosotros estamos reclamando. Por eso, esto no nos queda claro.

Queremos saber qué es lo que tiene en mente el Ministerio cuando habla del puerto multipropósito. Esta es una de las incertidumbres que hemos planteado continuamente, es decir: saber sobre qué estamos parados, cuál es la mirada a futuro de ese lugar. Si están pensando cosas para nosotros, queremos saber cuáles son esas cosas que están pensando para nosotros y también para todos quienes nos visitan.

Por otro lado, en algún momento, con relación a toda esta operativa y a la preparación de un camino, hubo un recurso de amparo presentado por los vecinos, el que ameritó una instancia judicial, una audiencia en Rocha. En esa audiencia judicial, los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas manifestaron que el camino nuevo que se estaba haciendo a la entrada de La Paloma era, pura y exclusivamente, para los camiones de la madera, para ninguna otra cosa, que no era ruta de dominio público.

No sabemos si eso fue para zafar del estudio de impacto ambiental o porque realmente se cree que no va a venir nada más que la madera. Por eso, son muchas las incertidumbres que se van planteando.

¿Qué es lo que pedimos, en concreto? Primero que nada, transparentar al máximo posible toda la información. También pedimos participación; creemos en el tercer nivel de gobierno. La Paloma tiene un municipio, pero este proyecto no fue consultado con el municipio, con los vecinos, ni siquiera con la Intendencia. Cuando surgió este proyecto lo primero que dijo el Intendente Barrios fue que no era lo que Rocha ni La Paloma precisaban, que no era el tipo de proyectos que estábamos buscando pero que, por cuestiones de interés nacional, había que aceptarlo. Nosotros no estábamos de acuerdo con eso pero, en todo caso, se iba a discutir, y por lo tanto reclamamos mayor participación, mayor diálogo, pero no lo hemos tenido. Hubo visitas, pero siempre fueron para informar lo que se iba a hacer y no tanto para discutir. Por otro lado, hay algo que es básico y es que si queremos opinar sobre un proyecto lo tenemos que hacer sobre la base de estudios y hasta ahora nos encontramos con lo que le parece a uno o lo que le parece a otro. ¿Quién tiene la razón? No sé si alguien puede decir que tiene la razón sobre lo que va a pasar, quizá la mayor garantía sea hacer un estudio -por la Universidad o por institutos privados- que establezca, si se va a sacar la madera, qué puede pasar con el puerto, con la localidad, con el tránsito y con la seguridad vial, con el tránsito de camiones por un lado u otro, con componentes que tengan que ver con voladuras, con la madera, o cómo afectaría la playa lindera al puerto y la zona de La Aguada. A su vez, ya hemos tenido algunas experiencias que nos han dejado preocupados, como el escandaloso dragado que se hizo el año pasado, sin que nadie dijera nada, hasta que nosotros lo denunciamos. La Dinama intervino y mandó parar ese dragado, pero durante seis meses se estuvo vertiendo a la playa de La Aguada un lodo negro contaminado. Incluso, hubo algunos entredichos que nos dejaron con dudas, no entendíamos qué estaba pasando y no sabíamos en quién podíamos confiar porque algunas autoridades hasta denostaron a la Dinama. Las autoridades que están impulsando todo esto firmaron recientemente un acuerdo y se estableció que hasta que no estuvieran realizadas todas las obras no iba a entrar ningún camión con la madera y, sin embargo, mandaron los camiones con la Guardia Republicana. El Intendente no estaba enterado porque el día anterior, estando reunido en La Paloma con una comisión de vecinos por otros temas, dijo que los camiones no iban a entrar; tampoco la municipalidad estaba enterada. Entonces vemos que se actúa en forma caprichosa y, en muchos casos, prepotente. Se nos sigue negando las garantías y a esta altura nos preguntamos por qué. ¿Por qué tanta premura? ¿Por qué negar la voluntad política para que las garantías sean los estudios sobre los impactos que esto pueda tener, a partir de las cuales evaluar si esto es viable o no, si se lo apoya o no? Incluso, creemos que la gente que está respaldando este proyecto, hasta por una cuestión de dignidad política o humana podría haber impulsado estos estudios porque hace más de un año que los estamos reclamando. El estudio ya se podría haber hecho y se podría haber pedido ayuda a la Universidad para que aportara datos, ya que ahora, felizmente, la tenemos presente en Rocha. Es más, la Universidad ha intervenido lateralmente porque hizo algún estudio, pero ha sido muy básico, sobre todo planteando las distintas alternativas y propuestas. Por ejemplo, no sabemos si se estudió la alternativa de usar el tren, no sabemos si está claro si el puerto funciona o no, o cuánto le va a costar al Estado porque una de las cosas que se nos dijo es que esto era necesario para achicar los gastos que los camiones ocasionan en las rutas. Se van a sacar por el puerto 250.000 toneladas, pero se están sacando 1:500.000 toneladas de la región, es decir que los camiones van a seguir transitando. Con esto se resuelve el problema de un sector empresarial -concretamente, la gente de UPM- y sobre una sexta parte de lo que está plantado; tanto es así, que ahora se formó una Comisión Interministerial con participación de Intendentes de la zona para estudiar por dónde van a sacar ese 1:500.000 de toneladas. La idea es plantear distintos escenarios: 250.000, 500.000, 1:000.000, 1:500.000 de toneladas, por dónde y cómo sacarlas, y fíjense que en una conversación que tuvimos con el señor Intendente se nos llegó a decir que si de ese estudio surgiera un resultado negativo, el proyecto se pararía, pero el proyecto ya empezó. Como decía la abogada, esto es como poner la carreta delante de los bueyes.

Nosotros no estamos pidiendo nada raro, lo que queremos es que, antes de discutir si el proyecto sale o no sale, se haga un estudio que nos dé garantías. Las experiencias que tenemos en el departamento han sido bastante fieras porque una vez que las cosas se hacen, después nadie se hace cargo, como pasó en La Coronilla donde hubo un proyecto de desarrollo económico que beneficiaba a ciertos sectores, pero que terminó "matando" lo que era en aquel momento el principal balneario de Rocha. Hoy en día La Paloma es el primer balneario oceánico que tiene -no Rocha- el Uruguay, porque no hay otro oceánico. Realmente sería un crimen que por un capricho, por no darnos tiempo y por no brindarnos capacidad de discusión y de análisis, esto se llevara adelante así, sin más.

Básicamente esto es lo que estamos pidiendo a la clase política, y lo hemos pedido a nivel departamental, puesto que hemos tenido un encuentro con los Ediles en la Junta Departamental. Parece que los tiempos apremian, pero no sabemos para quién, si para el Estado, para nosotros o para la empresa. Inclusive, hay una situación de dragado del puerto que está resultando muy onerosa ya que se está gastando mucha plata en ese puerto, y quienes vivimos ahí sabemos cómo funciona. Quizás, algún señor Senador se enteró -hoy de mañana también lo hablamos con integrantes de la Cámara de Representantes- de que ese puerto fue mal hecho desde el principio, pues se cortó la circulación de arena y demás, y se hizo un espigón nuevo para ver si se solucionaba el problema, pero

la gente que trabaja ahí y que está dragando me ha dicho: "Parate en la punta de la escollera y vas a ver cómo la arena entra". Tan así es que hace un mes y medio entró un barco gigantesco en metálica para sacar la madera y no puede salir. ¿Se han hecho estudios realmente serios e independientes con respecto a todo esto? Obviamente, si metemos draga, draga y draga capaz que sale. Pero, en definitiva, ¿cuánto le termina saliendo al Estado, al país y a todos nosotros todo esto? Son muchas incertidumbres, y quizás hay gente que nos pueda responder con datos técnicos, pero no sabemos si esos estudios están hechos, nosotros no los tenemos y queremos que existan, que estén. ¡Ni qué hablar del tema del tránsito! Por ejemplo, en enero del año pasado se firmó un acuerdo entre la Intendencia y el Ministerio, en el que se establece un camino alternativo para que del 15 de diciembre al 28 de febrero no pasen los camiones. ¿En base a qué estudios se hizo ese acuerdo? Pregunto esto porque, por ejemplo, el camino alternativo terminó haciendo que los camiones pasen por la puerta de La Pedrera, transiten por una ruta muy angosta, flaquita y débil, por delante de cooperativas de viviendas recientemente creadas, de gente que va y viene todos los días a La Paloma porque va a la escuela, al liceo, a las policlínicas, en fin, a todos los servicios. Lo que sucede es que los camiones ya están ahí. Ayer nomás me crucé con algunos de estos camiones y yo que tengo un patito, pobrecito, imagínense lo que es que enfrentarlos. Es una realidad nueva para el lugar, porque esos camiones no estaban. Frente a esta realidad, quien diga que eso no es un impacto y que no puede tener consecuencias muy negativas para nosotros, sinceramente, está negando la realidad; es un capricho político. Quiero decir que no lo entendemos, y aunque podemos hacer muchas conjeturas con relación a este capricho, nos dejaría mucho más tranquilos que se hicieran los estudios antes de cometer errores, porque después son irreparables.

SEÑOR SIRI.- Soy habitante de La Paloma desde hace 33 años; soy arquitecto y desarrollé mi actividad allí, es decir que conocí este balneario cuando era muy chico y lo he visto crecer. Por supuesto, queremos que haya progreso en La Paloma -y esta es una opinión que compartimos con los vecinos-, pero nos preocupa que se quiera hacer un progreso que no es el adecuado. Justamente, en estos años, en la Unión de Vecinos estudiamos otras alternativas -las tenemos en un CD que vamos a dejar a la Comisión y también en una página web, que es el proyecto "Nautilus" al que se refirió mi compañero-, en las que puntualizamos otras posibilidades para el puerto. Además, muchas veces se nos ha criticado diciendo que no queremos el puerto, pero no es así, nosotros queremos el puerto porque, de alguna manera, La Paloma nació junto con el puerto. En este sentido, comparto lo que dijo Miguel Dell' Acqua en cuanto a que está mal construido, porque desde la primera escollera el puerto se empezó a llenar. La Paloma era un gran arco con una bahía natural entre dos islas, pero cuando se hizo la escollera la isla grande se terminó juntando con la costa y formando lo que hoy es el espejo de agua del puerto, que se consolidó después con obras posteriores, de muelles que se hicieron con el plan pesquero -que hoy se están remodelando-, y el puerto quedó conciliado de esa forma. Pero el problema es que no hay manera de parar la arena. Entonces, ese puerto está en la punta de La Aguada, que es una de las playas donde realmente va mucha gente. La Paloma es un cabo relativamente chico y es uno de los puntos significativos, como Punta del Este y, en menor medida, Piriápolis. La Paloma y Cabo Polonio son los cabos que generan playas con distintas orientaciones, lo que las hace ideales para el desarrollo del turismo, porque si un día entra viento de un lado, entonces hay playas correctas del otro lado. O sea que nos encontramos con que ese puerto se quiere transformar realmente en una terminal maderera; pero, en verdad, lo que nosotros tenemos son más dudas e incertidumbres que certezas, porque suponemos que puede haber grandes perjuicios.

Mirándolo objetivamente, no puedo creer que si se va a acopiar la madera en el muelle y se la va a cargar en un barco a cien metros de donde la gente quiere bañarse, esta no termine haciéndolo apartando trozos de madera, o se bañe en agua contaminada con taninos, agroquímicos, etcétera. Sabemos que en todas las plantaciones, incluidas las de eucaliptos, se hace un gran uso de agroquímicos. Lo que planteamos en el proyecto -y creemos que de alguna manera es muy posible- es la posibilidad de que se desarrolle como puerto pesquero y deportivo, recibiendo el turismo de alto nivel, que cada vez más está viniendo para estos lados como, por ejemplo, los veleros que vienen hacia el sur y para los cuales el Puerto de La Paloma es un apostadero ideal, porque saliendo de Florianópolis y yendo hacia el sur no tienen otro puerto oceánico. Y estamos hablando de gente que puede dejar mucho dinero. A la vez, estamos ubicados en el medio de toda un área protegida, que también puede ser el centro para desarrollar ese turismo de alto nivel, ya que se trata de gente a la que le gusta ir a esos lugares y no, por ejemplo, a Punta del Este o Miami.

No quiero extenderme más, ya que todo esto figura en las guías y las directivas que nosotros planteamos son claras.

Otra cosa que quiero puntualizar es que nos encontramos con que el turismo en La Paloma se ha desarrollado exponencialmente en base a las iniciativas particulares, no a la inversión o a los préstamos que haya pedido la gente; se trata de individuos que han invertido, por lo cual se genera un reparto de la riqueza muy democrático. No hay grandes inversores ni grandes propietarios; no

podemos decir que tal persona es la millonaria de La Paloma. Por lo tanto, es una pena que se esté arriesgando todo eso en base a un emprendimiento que, en definitiva, en este caso es para beneficio de multinacionales, porque directamente va a facilitar la salida de la madera a UPM. A la vez, nos surgen dudas sobre qué va a pasar, porque se está hablando de construir un puerto multipropósito, diciéndose incluso que pueden venir a realizarse esas otras actividades. Cualquiera que vaya al Puerto de La Paloma podrá apreciar que el espejo de agua es muy chico. Entonces, cuando hablan de cruceros, no sé cuáles pueden venir porque, si entrara uno al Puerto de La Paloma no saldría o tendrían que sacarlo marcha atrás. A la vez, si se quiere hacer un puerto multipropósito, fomentando la pesca artesanal, es previsible que el impacto que produzcan esos barcos madereros o los otros en esa área no deje mucho lugar para hacer otras cosas. Incluso, si las mismas personas, los mismos organismos que están firmando el convenio no lo toman en cuenta, qué nos asegura que en vez de esas 250.000 toneladas salgan un millón y medio que hay para sacar, más todas las que puedan salir incentivadas por esa salida de madera. En ese caso el impacto sí sería muy grande, porque el puerto está ubicado sobre la ciudad y no a diez kilómetros de allí.

SEÑORA OLIVET.- Ante todo, gracias por habernos recibido. Me llamó Cecilia Olivet y me dedico a la distribución de purificadores de agua desde La Paloma hacia la región. Vivo con mi hijo y mi nieto, en ese lugar que elegimos con mi familia hace catorce años, precisamente por la modalidad y el estilo de vida que brindaba; me refiero a la tranquilidad, a la seguridad y al entorno natural que ofrece. Como vecinos del lugar, eso es justamente lo que estamos tratando de preservar para que lo puedan disfrutar las nuevas generaciones -por ejemplo, los hijos de mis nietos- y tengan la misma posibilidad que hemos tenido nosotros.

Lo que pretendemos es, fundamentalmente, tener alguna certeza. En este momento, al no poder tener a la vista resultados de estudios, no tenemos claro qué es lo que se prevé, lo que vemos en realidad es una gran improvisación. Por ejemplo, la barca metálica entró al Puerto de La Paloma y aunque esté vacía no puede salir porque el calado no se lo permite. Eso demuestra improvisación. Otro ejemplo: se habla de la construcción de un tramo de ruta para el pasaje de camiones madereros cuando al costado, a dos metros de esa ruta -que está sobre elevada más de dos metros-, se ubica la ciclovía, que se construyó como un paliativo para la comunidad, porque esa gran población está dividida por los camiones. O sea que toda la gente que vive al Este de La Paloma Grande queda separada por esa ruta de camiones, y la población infantil, los liceales y las personas que van a hacer trámites a La Paloma tienen que pasar por esa ruta. Como dije, la ciclovía está a unos dos metros por debajo del nivel de ese tramo de ruta para camiones, que también constituye un peligro de accidente por alguna piedra que pueda rodar. Hoy día eso no está previsto.

Todas esas cosas son las que se supone que se analizarían en un estudio de impacto ambiental. Sería conveniente no mencionar la palabra "ambiental" porque, de pronto, ortiga a una cantidad de gente y se nos ve como los defensores de las flores y los pajaritos en lugar de ocuparnos de las personas. No es así. Obviamente, también cuidamos el entorno, pero aquí estamos hablando de un problema social, que nos preocupa muchísimo. En realidad, tenemos una cantidad de incertidumbres en torno al tema y -como dije- vemos una gran improvisación. Además, no tenemos claro qué medidas de contingencia podrán tomarse ante una emergencia, por ejemplo, en lo que tiene que ver con la salud. Contamos con una policlínica pública y dos de salud privada, pero en ninguna está prevista la posibilidad de hacer una radiografía en caso de accidente. Es más; aunque no haya ningún problema de tránsito extra, ya ha habido un caso en que una persona casi fallece porque no contábamos con una ambulancia especializada. Es decir que ante un flujo mayor de tránsito y una mayor posibilidad de accidentes de tránsito, no tenemos claro qué contingencias se podrían presentar.

Personalmente, considero que con un buen estudio del tema nos zanjarían las dudas que tenemos y nos darían cierta tranquilidad.

SEÑORA FAINZAIG.- Creo que los compañeros se han manifestado en forma clara aunque supongo que, de todas maneras, surgirán preguntas.

Hace solo dos años que vivo en la zona y lo cierto es que no me había enterado de todo esto porque, de lo contrario, realmente no hubiera optado por La Paloma. Y así como yo escogí mudarme en otro momento y no lo haría ahora, también se da el hecho de que otra gente no está eligiendo vivir en La Paloma.

Soy uruguaya, viví toda mi vida en el exterior, y este era un retorno que me tenía muy ilusionada, pero es dolorosa la sensación de que los políticos no están velando por los derechos de la gente y de la tierra. Por estos motivos hemos venido aquí a formular estas solicitudes.

SEÑOR AGAZZI.- Recibimos con mucho gusto a quienes hoy nos visitan.

En realidad, del tema de La Paloma nos hemos enterado por la prensa, que es donde se dice que están por empezar las obras, que hay reuniones con autoridades del Gobierno departamental o que van autoridades de los Ministerios que tienen que ver con las actividades que allí se realizarían.

Según entiendo ustedes vienen a plantear dudas porque, dado que ustedes son habitantes del lugar, es absolutamente razonable que deseen participar de las decisiones que se tomen respecto de ese territorio.

Esta es la Comisión de Medio Ambiente del Senado y creo que aquí se están planteando, no tanto aspectos ambientales -como lo hizo la doctora Pereira al principio- sino de ordenamiento territorial, que es algo mucho más importante que el medio ambiente, ya que se trata de la forma en que se organizan las actividades en el territorio. Me refiero a todas las actividades: las de vida, las de disfrute, las de la economía. Entonces, me pregunto, ¿un estudio de impacto ambiental de qué? Si en realidad, según nos relatan, no están definidas las actividades económicas que allí se llevarían adelante.

Reitero, esta es la Comisión de Medio Ambiente pero, de cualquier manera, creo que no por eso vamos a dejar de participar en lo que se nos viene a plantear. Una parte de vuestra preocupación tiene que ver con el aspecto ambiental, pero otra está relacionada con el estilo de vida, con las costumbres, con lo que sienten, quieren y necesitan, que es absolutamente lógico. La legislación uruguaya establece eso; la ley de ordenamiento territorial, de reciente aprobación -que la doctora debe conocer muy bien-, se está empezando a aplicar y se está aprendiendo sobre el tema. Creo que Rocha definió las directrices departamentales de ordenamiento. La responsabilidad de la aplicación del ordenamiento territorial en el departamento es del Gobierno Departamental y las instancias nacionales actúan dando la metodología y ayudando a que todo esto se organice. Hay que tener en cuenta que va a llevar bastante tiempo hasta que esta herramienta que está orientada a organizar los territorios -territorio es todo: son los pastos y los pajaritos, pero también las personas y las actividades económicas, el estudio, etcétera- funcione adecuadamente.

Luego analizaremos qué es lo que compete a esta Comisión y qué dirección le vamos a dar a lo que ustedes nos vienen a plantear, pero mi intervención pretende ser un intercambio con ustedes en el entendido de que, a partir de ahora, tenemos conocimiento del asunto. Digo esto porque hasta ahora nos ha faltado la misma información que a ustedes, no se trata de un tema que hayamos trabajado hasta ahora.

Ustedes son vecinos que forman una organización social de La Paloma y la pregunta que quiero hacerles es si hay otros actores u organizaciones -sociales, institucionales o de otra naturaleza-, interesados en el tema. Nosotros, como Comisión, vamos a tener que informarnos para ver qué es lo que nos compete o qué podemos hacer. En realidad, es una pena que haya ciudadanos que quieran participar en el bien hacer y que no encuentren la manera de hacerlo. ¡Por suerte, tenemos gente interesada, que quiere opinar; lo más triste sería que viniera cualquiera a hacer lo que quisiera y nadie opinara!

Allí hay una organización administrativa, un municipio, y gente que vive en forma permanente. Seguramente, mucha gente vive allí solo en el verano y quién sabe si tiene organizaciones estables.

SEÑORA OLIVET.- Todo el año hay 5.000 personas.

SEÑOR AGAZZI.- Además, hay actividades económicas de larga data. Yo conocí Astra cuando se inauguró, con inversiones muy grandes, y se decía que iba a ser una zona pesquera de muchísimo peso. Luego la empresa se fundió y sólo quedaron las estructuras, pero si hubiera funcionado ahora sería una zona pesquera de punta y, quizás, muchos de ustedes no vivirían allí, o sí.

En relación a estos temas, quisiera aprovechar que ustedes están acá para que nos den las informaciones que nos permitan trabajar mejor en el futuro.

SEÑORA PEREIRA.- Evidentemente, partimos de una definición amplia de ambiente, en la que se incluye la calidad de vida, el agua, el aire, el territorio en sí mismo, el paisaje, todos conceptos en los que una obra de estas características va a influir.

Recién los vecinos mencionaron muchos temas sociales, sobre todo de calidad de vida, ya que es una preocupación que ellos tienen, pero este puerto va a implicar un cambio estructural en lo que respecta a todos esos conceptos que acabo de mencionar. Un lugar como La Paloma se basa, sobre todo, en su costa oceánica, por lo que el agua va a estar afectada. A su vez, más allá de que existe una comisión de ordenamiento territorial -en la que también solicitamos ser recibidos-, el territorio también va a estar afectado; una buena política ambiental implica el ordenamiento territorial. Ese famoso desarrollo sustentable y sostenible que tanto se busca también va a estar afectado porque ¿hasta dónde puede existir un desarrollo sustentable con un proyecto que no tenga algo tan obvio, en el año 2013 -en el que los temas ambientales están en la agenda política y, más que política, ciudadana-, como puede ser un estudio previo de impacto ambiental? Ninguno de nosotros somos técnicos -en lo personal, más allá de las normas, hasta cierto punto, no domino estos temas-, por lo que tendría que haber un biólogo, un geógrafo, un experto en aires, etcétera, que nos vengan a decir cuáles van a ser las implicancias de esta actividad que se va a empezar a desarrollar. Es cierto que el puerto ya existe, pero va a empezar a cambiar su accionar de una forma radical. Aclaro que cuando decimos esto no nos basamos solamente en cosas que hemos escuchado por ahí; entre los documentos que les vamos a dejar se incluye uno sobre la visita que realizó el Ministro Pintado a la Junta Departamental, en abril de 2011. En esa oportunidad dijo que piensan que el puerto llegue a tener nueve metros de calado, cuando en este momento tiene menos de seis, y se refirió a que hoy en día la actividad del puerto es bastante mínima -por las razones que sea, que no vienen al caso-, pero se piensa que vaya a transformarse en un puerto multipropósito, en el que se va a sacar el grano, etcétera. En fin, hay una realidad que va más allá del interés. Acá hay buenas intenciones, pero no estamos acá por buenas intenciones, sino que estamos solicitando que el proyecto se realice de una forma correcta, con todos los estudios pertinentes que en cualquier lugar, utilizando la lógica, se deberían haber realizado antes. Si se ponen a pensar, en ese convenio del que yo les hablaba hoy, en el cual intervinieron los Ministerios de Turismo y Deporte y de Transporte y Obras públicas y la Intendencia Municipal de Rocha, con tanta implicancia que tiene el tema ambiental y el ordenamiento territorial, el Ministerio de Vivienda no intervino, no suscribió ese convenio. De hecho, es gracias a lo que se ha movilizado la unión de vecinos, que recién a partir de hace dos semanas, en la comisión de seguimiento que motiva todo lo relacionado al puerto de La Paloma, se invita a la Dirección Nacional de Medio Ambiente y a la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial. Esto es algo que debería haber ocurrido desde el principio, porque evidentemente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ve su objetivo -obviamente, el transporte y las obras públicas-, la Intendencia sus competencias puntuales, y lo mismo sucede con el turismo. Pero acá estamos hablando de que el ambiente se va a afectar. Es una definición amplia y entiendo que el señor Senador Agazzi pueda separar lo social y lo territorial, pero para nosotros es algo muy difuso y esa separación no existe. Además, paisaje, agua y aire van a tener consecuencias. Nosotros podemos utilizar la lógica o el sentido común -que es el menos común de los sentidos-, y ustedes pueden tener su lógica y su sentido común, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la suya propia. Pero las personas competentes para evaluar si esto es viable o no, si se puede mitigar o no, son los técnicos haciendo un estudio de impacto ambiental. ¿Cómo? En forma previa, no posterior ni sobre la marcha. Hay un convenio firmado en enero pero es un convenio; las Constituciones se modifican, los convenios se modifican, se cambian, se pueden anular.

Esto es lo que motiva esta reunión y nuestra solicitud de ser recibidos por la Comisión de Medio Ambiente. Hoy de mañana participábamos de la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de la Cámara de Representantes y también hemos solicitado ser recibidos por la Comisión de Vivienda y Ordenamiento Territorial del Senado. Entendemos que ya hemos golpeado las puertas del Poder Ejecutivo, que no se nos han cerrado últimamente, pero sí se están tomando decisiones sobre la marcha. La madera empezó a transitar desde el 4 de marzo y no tenemos algo tan obvio, como podría ser un estudio de impacto ambiental.

Les recalco: el tema del medio ambiente va mucho más allá de los pajaritos y demás -lo mío es, precisamente, lo relativo a las áreas protegidas- y tiene que ver con un concepto amplio de calidad de vida y todo lo social de lo que se habló está seriamente implicado.

SEÑOR DELL' ACQUA.- En primer lugar, la Unión de Vecinos -como decíamos- surgió con aquello del puerto de graneles. Mucha de la gente que en aquel momento se opuso al puerto de graneles, hoy de pronto ya no está en contra de este proyecto. En La Paloma se han realizado asambleas abiertas de vecinos, en las cuales se ha ido agrupando gente nueva que ha llegado allí -la población de La Paloma es muy dinámica- y se ha incorporado a toda esta movida, pero que no necesariamente integra la Unión de Vecinos. También hay, por ejemplo, organizaciones del área civil, como la Liga de Fomento, que está vinculada, más que nada, a lo comercial. La Liga de Fomento, particularmente, fue la que quizás tuvo más contacto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quedando conformes con estas medidas de mitigación o este acuerdo que se había planteado. Obviamente, hay cruce de

intereses de un lado y del otro, como también nos pasa a nosotros, ya que no todos participamos exactamente del mismo interés. De todas maneras, se busca el denominador común.

Asimismo, hay organizaciones, también de la sociedad civil, como una comisión interbarrial y demás, aunque no necesariamente han tomado una posición con respecto a este tema. Esto genera una especie de división de opiniones en La Paloma, pero una de las cosas que hemos notado es que tenemos poca información. A modo de ejemplo, señalamos que la empresa Christopherson -que fue la que movió todo esto, por decirlo de alguna manera- encargó la realización de una encuesta -si no recuerdo mal, a la empresa Cifra, con quienes trabajan para ver cuál es la mejor estrategia de marketing, etcétera, o sea que sucede lo mismo que con Aratirí-, de la que surge que un 60% de la población apoya la ampliación del puerto para la madera pero, por otro lado, un 80% dice desconocer el proyecto. Esta encuesta está en la Web, así que se puede acceder a ella. La verdad es que resulta muy paradigmática por cuanto que muestra algo que hoy en el Uruguay nos está pasando con un montón de cosas, con respecto a las cuales simplemente se opina, se opina y se opina.

Hace un ratito, mientras esperaba para entrar, leía aquella frase de Batlle en la que decía que los ciudadanos conscientes y libres son fundamentales para la construcción de la República. Justamente, apostamos a eso y también -por supuesto- a manejarnos sobre la base de la información.

Como se sabe, la Alcaldía se manifestó en contra de esto, al tiempo que se mostró sorprendida ante la situación. Por nuestra parte, fundamentalmente queremos que se dé la discusión. Si en el día de mañana la comunidad resuelve apoyar esto, lo respetaremos. El tema es que, para que pueda haber una discusión seria, debemos tener la mayor cantidad posible de insumos para el análisis; de lo contrario, siempre estaremos “tocando en el aire” -como se dice a veces-, es decir, solo escuchando solo lo que piensan unos y lo que les parece a otros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si se me permite, quisiera realizar algunas reflexiones.

Ante todo, reitero lo que ha dicho el señor Senador Agazzi. Este tema no figuraba entre los asuntos a considerar por esta Comisión, así que les agradecemos que vengan al Parlamento porque es una muestra de que creen que desde aquí se puede hacer algo a propósito de la situación planteada.

Evidentemente, es nuestra obligación darles una respuesta, pero corresponde aclarar que en esta instancia de Comisión pretendemos que los Legisladores no discutan con la delegación, así como tampoco entre ellos; el mecanismo es hacer preguntas, para luego, sí, pasar a la discusión a fin de encontrar los caminos a seguir.

Lo que sí podemos decir es que, una vez que el tema llegue formalmente a este ámbito, nos vamos a informar porque es nuestro deber hacerlo, y naturalmente que esa información no será secreta -no debe serlo-, por lo que podrá ser compartida.

Es indudable que hay muchas interrogantes con relación a este proyecto. Alguno de los invitados aquí presentes preguntaba qué sentido tiene hacer una inversión de esta envergadura si habrá un puerto de aguas profundas, a menos que este último proyecto esté en cuestión. Son preguntas que comparto, pero lamentablemente no tengo las respuestas; me gustaría formulárselas a quien, en definitiva, está impulsando los dos emprendimientos.

Por otro lado, pienso que debería realizarse el estudio de impacto ambiental, más allá de que haya o no un convenio. Me parece fundamental saber si existirá un impacto, y en caso de que surja que no lo habrá, sería importante conocer las razones de tal circunstancia.

Cabe tener presente, también, que en este trabajo no necesariamente estaremos de acuerdo. Es posible que existan posiciones diferentes entre nosotros, los Legisladores, o incluso que nuestros puntos de vista no coincidan con los de nuestros invitados. Esas cosas suceden y forman parte de toda discusión aunque, obviamente, esperamos que no sea así en este caso. Ojalá tengamos, por lo menos, la información y la certeza que ustedes están reclamando y que a mi juicio merecen, al igual que cualquier otro ciudadano en el Uruguay.

Más allá de que mañana tengamos la posibilidad de pedir informes, me gustaría saber si el puerto ya empezó a funcionar. Es decir, ¿ya tenemos hechos consumados y el puerto está funcionando a plenitud en lo que respecta a la salida de madera?

SEÑOR SIRI.- Lo que ya comenzó a hacerse es el traslado de la madera hacia el puerto. Se está acopiando la madera. Ahora bien, todo eso de ninguna manera va a poder funcionar si no se termina el dragado. El barco que trajeron en diciembre, para -supuestamente- poder sacar la madera, hoy está varado, o sea que en realidad todavía no empezó la operativa del puerto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me pareció entender que la madera estaría en el puerto y que hubo un intento de levantar la madera pero que se frustró.

SEÑOR DELL' ACQUA.- No se llegó a eso.

SEÑORA FAINZAIG.- El barco llegó para hacer operativas en plena temporada, una época en la que no se podía hacer el trabajo. Llegó hace un mes y medio y quedó varado. No había madera y los trabajos para arreglar las rutas para que los camiones pasaran comenzaron durante la temporada, los primeros días de febrero. El día 4 de marzo empezaron a entrar los primeros camiones al puerto. A instancias de los vecinos se paró nuevamente por unos días porque no estaban dadas las condiciones. En el mes de noviembre o diciembre la Dinama hizo una inspección de las aguas y los análisis dieron que había metales pesados, por lo que se pidió que se suspendiera el dragado del puerto. Dijo que lo que se dragara debería tener un proceso hacia afuera, es decir, levantar o sacar la arena de la playa y tiene que haber un lugar donde depositarla.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros también tenemos cuestionamientos porque, en el dragado que se está haciendo en el puerto de Montevideo, los desechos se tiran al río, pero en un lugar predeterminado y hay denuncias de que no es el sitio más adecuado.

SEÑORA FAINZAIG.- En el día de hoy, a pesar de que la Dinama le ordenó a la Dirección Nacional de Hidrografía que no se podía, comenzaron nuevamente a dragar. No están escuchando y la realidad es que le están pasando por encima porque -como dice el señor Siri- hay un capricho de que esto salga a toda costa.

SEÑOR VIERA.- El tema que ustedes nos plantean no solo es importante para ustedes, sino también para todo el país. Todos sabemos la importancia que tiene nuestra costa atlántica y no solo es un tema local, sino para todo el Uruguay. Simplemente quiero advertir que el Parlamento no es ejecutivo y que no tenemos una solución inmediata. En este caso, actuamos por nuestra otra función y obligación, que es fiscalizar y controlar al Poder Ejecutivo. Por lo tanto, como dijo el señor Senador Agazzi, una vez que estudiemos toda la información que ustedes brindaron, es probable que convoquemos al señor Ministro o a las autoridades competentes para solicitarles algunas explicaciones, así que es posible que, después de cierta investigación o trabajo, hasta nos podamos reunir de nuevo.

SEÑOR AGAZZI.- Nuestros invitados están discutiendo estos temas desde hace mucho tiempo en algunos casos y desde hace menos tiempo en otros, y tienen convicciones y dudas, pero en realidad nosotros recién hoy tomamos contacto con el asunto. De manera que no supongan que ninguno de nosotros tiene posición a favor o en contra de nada, sino que simplemente estamos tomando contacto con el problema que nuestros invitados han planteado.

Quería hacer la aclaración porque cuando se da el contacto entre grupos humanos, a veces hay que tener claro dónde están parados uno y otro. Nosotros vamos a empezar a trabajar en el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la presencia de la delegación de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande en esta Comisión, y nos mantendremos en contacto para hacerles llegar la información que vayamos recabando al respecto.

(Se retira de Sala la delegación de la Unión de Vecinos de La Paloma Grande.)